



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2013/2145(BUD)

12.9.2013

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Haushaltsausschuss

zum Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2014
– alle Einzelpläne
(2013/2145(BUD))

Verfasserin der Stellungnahme: Isabelle Durant

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Haushaltsausschuss, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. weist darauf hin, dass Investitionen in den Verkehr wesentlich sind, um langfristiges Wirtschaftswachstum zu stützen und die Schaffung von Arbeitsplätzen zu begünstigen, was insbesondere vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise mit einer derart hohen Arbeitslosenquote wichtig ist;
2. betont, dass der Beitrag aus dem Haushaltsplan der EU für die Agenturen, die für den Verkehr zuständig sind, im Einklang mit ihren zusätzlichen Verantwortlichkeiten, die ihnen von den EU-Mitgesetzgebern übertragen wurden, festgelegt werden sollte; betont in diesem Zusammenhang, dass den EU-Beschlüssen über die Untersuchung der Meeresverschmutzung und der Erdöl- und Erdgasanlagen im Offshore-Betrieb im Rahmen der Befugnisse der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr die Bereitstellung angemessener Haushaltsmittel sowie angemessene Stellenpläne folgen sollten; betont im Hinblick auf das Inkrafttreten des vierten Eisenbahnpakets, dass die Voraussetzungen geschaffen werden müssen, damit sich die Europäische Eisenbahnagentur auf die neuen Aufgaben vorbereiten kann, die ihr übertragen werden sollen; bedauert folglich den Vorschlag, ihre Haushaltsmittel gegenüber 2013 um 5 % (von 24 871 400 EUR auf 23 573 064 EUR) zu kürzen; weist darauf hin, dass im Anschluss an die Einigung über die TEN-Verkehr und die Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“ dem Haushaltsplan der TEN-V-Exekutivagentur ebenfalls eine besondere Aufmerksamkeit zukommen sollte;
3. weist ferner erneut darauf hin, dass es EU-Agenturen, wie etwa die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), gibt, denen der Gesetzgeber Aufgaben übertragen hat, die für die Funktionsfähigkeit der Europäischen Union und ihrer Industrie von grundlegender Bedeutung sind; bis zu 80 % des Haushalts und des Personals der EASA werden durch Gebühren und Entgelte finanziert, die von der Luftfahrtindustrie entrichtet werden; fordert in diesem Zusammenhang, dass die Haushaltsbehörde dieser Tatsache Rechnung trägt und die Kürzungen in Bezug auf Haushalt und Personal auf den Teil des Haushaltsplans beschränkt, der von der EU finanziert wird, so dass es für EU-Agenturen, wie etwa für die EASA, möglich ist, das benötigte Personal einzustellen, um in der Lage zu sein, die Aufgaben, die von der Industrie in Auftrag gegeben und finanziert werden, wahrzunehmen;
4. betont, dass es notwendig ist, das Verkehrsbudget der Union schwerpunktmäßig auf Infrastrukturprojekte auszurichten, durch die Wachstum generiert und eine größere Wettbewerbsfähigkeit in der europäischen Wirtschaft geschaffen werden; weist darauf hin, dass es insbesondere in wirtschaftlich schwierigen Zeiten für Steuerzahler von grundlegender Bedeutung ist, dass die Mittel der EU wirtschaftlich genutzt werden und schwerpunktmäßig auf durchführbare Schlüsselinfrastrukturprojekte ausgerichtet sind, durch die das Leben der EU-Bürger verbessert wird;
5. betont, dass die Kommission bei der Kofinanzierung von Infrastrukturprojekten im Rahmen der Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“ sowie des Kohäsionsfonds und der

Regionalfonds die Kriterien des europäischen Mehrwerts, der Klimapolitik und der wirtschaftlich-sozialen Folgenabschätzungen sowie der Umweltvorschriften strikt anwenden muss, indem die externen Kosten auf ein Minimum reduziert werden, und den Schwerpunkt auf die Modernisierung beziehungsweise Wiederinbetriebnahme fehlender grenzüberschreitender Bahnverbindungen legen muss;

6. weist auf die Unstimmigkeit zwischen den vom Rat im Zusammenhang mit den Verhandlungen über den MFR bezüglich der Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“ vorgeschlagenen Mittelkürzungen und der umfassenden Liste [...] von [...]Projekten auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur hin, die bis 2030 abgeschlossen werden müssen; verweist darauf, dass durch die Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“ die Unterstützung der Projekte mit hohem europäischem Mehrwert ermöglicht werden dürfte und dass durch sie dazu beitragen wird, Wachstum und Beschäftigung in Europa anzukurbeln, sowohl direkt durch die auf den betreffenden Baustellen geschaffenen Arbeitsplätze als auch indirekt im Rahmen der Nutzung dieser Infrastrukturen, mit voraussichtlichen Wettbewerbsvorteilen für die Union und ihre Mitgliedstaaten; weist ferner darauf hin, dass es der Rat im Laufe der Verhandlungen abgelehnt hat, die notwendige Unterstützung im Hinblick auf eine bessere Nutzung der Finanzinstrumente zu leisten, durch die in manchen Fällen eine umfassendere Finanzierung ermöglicht werden kann;
7. begrüßt die Einigung über die Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“ und die TEN-Verkehr, durch die es ermöglicht wird, Investitionen in Schlüsselprojekte mit einem hohen europäischen Mehrwert im Hinblick auf die Schaffung eines nachhaltigeren und stärker integrierten europäischen Verkehrsnetzes zu tätigen; weist darauf hin, dass die Haushaltsposten und die vereinbarten Beträge der Haushaltslinie 06 02 01 für die Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“ im Einklang mit dem Ergebnis der Verhandlungen über die Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“ angepasst werden müssen, insbesondere was die Interoperabilität betrifft, die aus der Haushaltslinie 06 02 01 03 entfernt und in die Haushaltlinie 06 02 01 01 aufgenommen werden muss;
8. betont, dass Innovation und Forschung, insbesondere in den Bereichen der Verkehrsverlagerung, der universellen Zugänglichkeit, der Intermodalität, der Interoperabilität, der integrierten Fahrscheinsysteme und der Nachhaltigkeit (Verringerung von Treibhausgasemissionen und Lärmbelastung) von entscheidender Bedeutung für die Bereiche Verkehr und Fremdenverkehr sind; erachtet es daher als wesentlich, sich für die Aufrechterhaltung der im Rahmen von Horizont 2020 in den entsprechenden Haushaltslinien veranschlagten Mittel einzusetzen;
9. betont, dass es im Hinblick auf die Verwirklichung eines ökoeffizienten europäischen Verkehrssystems wichtig ist, intelligente Verkehrssysteme – wie sie in der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern festgelegt worden sind – im großen Maßstab einzuführen;
10. fordert die Weiterentwicklung intelligenter Verkehrssysteme, etwa von ERTMS, RIS, VTMS, SESAR und IVS im Straßenverkehr, was eine rationelle Logistiknutzung, eine Verringerung der Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und eine Senkung der

Kosten für die Verbraucher ermöglichen würde; fordert die Entwicklung einer Verkehrsinfrastruktur, die den Anforderungen einer Infrastruktur für Elektromobilität, einschließlich Züge, Straßenbahnen, Oberleitungsomnibusse, Elektrofahrräder und Elektroautos, entspricht; ist der Ansicht, dass nicht-legislative (administrative und technische) Hindernisse abgebaut werden müssen;

11. verweist auf seine Unterstützung einer auf der Ebene der Europäischen Union zu verwirklichenden Angleichung der Fahrgastrechte für alle Verkehrsmittel, die zur Ausarbeitung einer allgemein bekannten gemeinsamen Charta führen sollte; bedauert daher die von der Kommission für die entsprechende Haushaltslinie vorgeschlagene Kürzung der Mittel für Verpflichtungen um 38 % (von 26 150 000 EUR auf 16 019 000 EUR), da es sich um ein besonders sensibles Thema für die europäischen Bürger handelt;
12. weist darauf hin, dass es wesentlich ist, Infrastrukturen im Hinblick auf die Entwicklung eines Netzes für alternative Kraftstoffe zu errichten, durch das die nachhaltige Entwicklung und eine größere Energieunabhängigkeit in der Union begünstigt werden; fordert, dass die Nutzung innovativer Finanzierungsinstrumente auf europäischer Ebene gefördert wird, um diese Ziele zu verwirklichen;
13. bedauert, dass der Fremdenverkehr – obgleich er seit Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon in die Zuständigkeit der Union fällt – noch keine eigene Haushaltslinie erhalten hat; fordert die Kommission auf, die Ergebnisse der vorbereitenden Maßnahmen im Bereich „nachhaltiger Fremdenverkehr“ (sanfte Mobilität, Radwegenetze, Öko-Tourismus und Naturschutz) als einen Schwerpunkt in das COSME-Programm aufzunehmen; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, die Vielfalt der europäischen Fremdenverkehrsindustrie zu fördern, wobei auch ein Schwerpunkt auf Aspekte des kulturellen und natürlichen und insbesondere des industriellen und historischen Erbes, darunter durch spezifische finanzielle Initiativen, sowie auf die Nachbereitung der vorbereitenden Maßnahmen im Hinblick auf die universelle Zugänglichkeit, insbesondere für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen und sozial Benachteiligte, gelegt wird;
14. fordert die Kommission auf, eine Initiative als Nachbereitung zu den Ergebnissen der vorbereitenden Maßnahmen im Bereich „nachhaltiger Fremdenverkehr“ (sanfte Mobilität, Radwegenetze, Öko-Tourismus und Naturschutz) einzuleiten, wobei zu einem späteren Zeitpunkt ein Schwerpunkt auf die Aspekte des kulturellen, natürlichen, industriellen und historischen Erbes sowie auf die Nachbereitung der vorbereitenden Maßnahmen im Hinblick auf die universelle Zugänglichkeit, insbesondere für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen und sozial Benachteiligte, gelegt wird;
15. ist der Ansicht, dass innovative Finanzinstrumente, deren Rolle sich bei der Verwirklichung bestimmter Infrastrukturprojekte als entscheidend erweisen kann, stärker genutzt werden sollten; weist darauf hin, dass solche Instrumente genutzt werden können, um privates Kapital zu mobilisieren und auf diese Weise die – infolge der Anstrengungen zur Haushaltskonsolidierung auf einzelstaatlicher und europäischer Ebene – sinkenden öffentlichen Mittel auszugleichen.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	5.9.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 30 -: 5 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Roberts Zile
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Phil Bennion, Spyros Danellis, Michel Dantin, Isabelle Durant, Geoffrey Van Orden, Janusz Władysław Zemke